

Малиновський, Гавриїл Буржинський, Кирило Флоринський, Амвросій Юшкевич, Стефан Калиновський та ін.

Відомі також проповідники-місіонери у Сибіру та Примор'ї, зокрема, Філофей Лещинський, Гедеон Одорський. Знаменитим даром проповідництва володів єпископ Іркутський і Нерчинський Інокентій Кульчицький. Своїми проповідями серед бурятів, тунгусів та інших сибірських народів він намагався підвищити духовність своєї пастви. Про чудові проповіді святителя, що збирали численних слухачів, ходили легенди, а очевидці засвідчували його незвичайне «витийственне слово». Принаймні до середини XIX ст. описи церковних маєтностей сибірських монастирів засвідчували існування багатьох списків проповідей єпископа Інокентія, переписаних його слухачами і послідовниками [8, с. 55].

Важливо зазначити, що архієреї з українців сприяли накопиченню книжкових багатств за місцем своєї служби в Російській імперії, упорядковували монастирські бібліотеки, маючи при цьому свої багаті особисті зібрання. Свої приватні книжкові колекції лаврські діячі-архієреї часто заповідали обителям, де їм довелося нести свою духовну службу, та навчальним закладам, якими вони опікувалися.

Аналіз бібліотек українських архієреїв ранньомодерного часу вказує на присутність у них значної кількості видань західного походження, які відображали творчі зацікавлення та потреби їх власників, зокрема як письменників та перекладачів. Основну їх масу становили польсько-латиномовні книги переважно західноєвропейських і польських католицьких авторів, проповідницька література польських богословів, праці німецьких пієтистів, книги протестантських авторів, що обумовлювалося відповідним рівнем освіти в Києво-Могилянській академії. Важливе місце в каталогах приватних книгозбірень українських церковних ієрархів займала німецька книга, чому сприяв різноманітний репертуар німецьких видань і широке коло особистого спілкування. Особливістю книжкових колекцій української церковної еліти також була наявність у неї значної кількості творів античних істориків та італійських мислителів-гуманістів церковно-політичного спрямування [8].

Отже, просвітницька, перекладацька та проповідницька діяльність представників української церковної еліти в Росії, як і склад їх приватних книжкових зібрань, відображала, з одного боку, активну інтеграцію київської могилянської вченості в загальноєвропейський культурний процес, а з іншого – засвідчує несення ними цивілізаційних впливів у середовищі Російської імперії.

1. Акты, относящиеся к истории Южной и Западной России, собранные Археологической комиссией. – Т. III. – СПб., 1872. – № 18, 33. 2. Алексеев А. И. К характеристике русских архиереев в первой половине XVIII века (постановка проблемы) [Электронный ресурс] / А. И. Алексеев // Исторический вестник. – 2000. – № 9–10. – Режим доступа: [http://www.vob.ru/public/bishop/istor\\_vest/2000/5-6\\_9-10/1\\_35.htm](http://www.vob.ru/public/bishop/istor_vest/2000/5-6_9-10/1_35.htm). 3. Бессонов Л. Судьба нотных певческих книг / Л. Бессонов // Православное обозрение. – 1864. – № 14 (май-июнь). 4. Беспятовых Ю. Н. Петербург Анны Иоанновны в иностранных описаниях / Ю. Н. Беспятовых. – СПб.: Русско-Балтийский информационный центр БЛИЦ, 1997. – 492 с. 5. Бухаркин П. Е. Феофан Прокопович и духовно-интеллектуальные движения Петровской эпохи / П. Е. Бухаркин // Христианское чтение. – 2009. – № 9–10. – 100–121. 6. Живов В. Церковная политика Петра Великого и наследие XVII столетия / В. Живов // Живов В. Из церковной истории времен Петра Великого: Исследования и материалы. – М.: Новое литературное обозрение, 2004. – С. 34–68. 7. Кагамлик С. Р. Києво-Печерська лавра: світ православної духовності і культури (XVII–XVIII ст.) / Світлана Кагамлик. – К.: Інформаційно-аналітична агенція «Наш час», 2005. – 552 с. 8. Кагамлик С. Р. Книжкові зібрання української церковної еліти ранньомодерного часу в європейському контексті / С. Р. Кагамлик // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Українознавство. – Вип. 17. – С. 32–36. 9. Кагамлик С. Р. Українська православна ієрархія ранньомодерного часу в європейському контексті / С. Р. Кагамлик // Українознавчий альманах. – Вип. 11. – С. 195–199. 10. Кагамлик С. Р. Українці чи росіяни? (До питання про ідентичність ієрархів українського походження на службі в Російській імперії XVIII ст.) / С. Р. Кагамлик // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Українознавство. – Вип. 16. – С. 28–32. 11. Крекотень В. І. Оповідання Антонія Радивиловського / В. І. Крекотень. – К.: Наукова думка, 1973. – 405 с. 12. Резанов В. И. Памятники русской драматической литературы: школьные действия 17–18 вв. / В. И. Резанов. – Нежин, 1907. – 329 с. 13. Релігійно-філософська думка в Києво-Могилянській академії: європейський контекст / Редкол.: В. С. Горський та ін. – К.: КМ Академія, 2002. – 312 с. 14. Смирнов С. История Московской славяно-греко-латинской академии / С. Смирнов. – М., 1855. – 428 с. 15. Терновский Ф. Митрополит Стефан Яворский (Биографический очерк) / Ф. Терновский // Труды Киевской духовной академии. – 1864. – Январь. – С. 36–70. 16. Харлампович К. В. Малороссийское влияние на великорусскую церковную жизнь / К. В. Харлампович. – Т. 1. – Казань, 1914. – 986 с. 17. Чельцев Е. «Ртищевское братство» в Андреевском монастыре / Е. Чельцев // Рукописные собрания церковного происхождения в библиотеках и музеях России: Сб. докл. конф. 17–21 ноября 1998 г. – М.: Синодальная библиотека Московского Патриархата, 1999. – С. 67–70. 18. Шарф К. Монархия, основанная на законе, вместо деспотии. Трансфер и адаптация европейских идей и эволюция воззрений на государство в России в эпоху Просвещения / Клаус Шарф // «Вводя нравы и обычаи Европейские в Европейском народе»: к проблеме адаптации западных идей и практик в Российской империи / Отв. сост. А. В. Доронин. – Москва: РОССПЭН, 2008. – С. 9–45.

УДК: 94 (477.54/62):332«17»

Юлія Коніва

## Система шляхів як важливий чинник господарчого освоєння Слобідської України у XVIII ст.

*Показано історію створення та функціонування сухопутних шляхів сполучення на теренах Слобідської України у XVIII ст. Встановлено роль транспортної мережі в господарському освоєнні Слобожанщини. Визначено безпосередній вплив транспортної системи на зростання соціально-економічного потенціалу міст, перетворення їх на торгівельно-ремісничі та транспортні вузли.*

**Ключові слова:** Слобідська Україна, сухопутні шляхи сполучення, міста, господарче освоєння, транспортний вузол.

*The history of forming and functioning of land roads on the territory Sloboda Ukraine in the XVIII century is shown. The role of transport system on the economic development of Slobozhanshchina (Sloboda Ukraine) is defined. The direct influence of the transport system on increasing of social and economic potential of the cities and their transformation into trade, handicraft and transport knots was also determined.*

**Keywords:** Sloboda Ukraine, Land Roads, Communication Lines, City, Economic Development, Transport Knot.

На території Слобідської України в XIII–XVI ст. майже не мешкали люди. За це у джерелах вона отримала назву «Дике Поле». Проте брак людності не означав, що тут не було шляхів сполучення. Через ці землі пролягали як торгівельні шляхи, так і шляхи степовиків, котрими переміщувалися війська, насамперед Кримського ханства. В XVII ст., завдяки активному заселенню цих територій, перебудовується вся система сполучень. Це добре видно на сформованій багаторівневій системі сполучень XVIII ст., яка стала, значною мірою, передвісником сучасної.

Історію шляхів сполучення в Україні, тим більше – на Слобожанщині, у XVIII ст. на сьогодні не достатньо висвітлено в науковій літературі. В українській історіографії ця проблематика не була об'єктом спеціального розгляду. Втім, варто зазначити, що окремі аспекти проблеми шляхів сполучення XVIII ст. опосередковано висвітлювали дослідники історично-технічного напрямку в російській історіографії. Дотично до цієї проблеми в хронологічному вимірі є праця російської дослідниці І. Н. Ліхорадової, зосереджена на матеріалах Воронізького краю [11]. Тому досить актуальним є створення спеціальної історичної праці за цією темою.

Мета статті: спираючись на доробок попередників та залучення нових джерел, розкрити формування шляхів сполучення у XVIII ст. та визначити їх роль у господарському освоєнні Слобідської України.

Дослідження базується насамперед на картографічних матеріалах, а саме: картах Деліля [32; 33]; Поштової карті Російської імперії 1760 р. [16]; картах-планах Генерального межування [17–29].

Проблему шляхів сполучення в XIX ст. розглядали М. Волков, Е. Головачов, М. Ляхницький [11, с. 7]. Окремо варто виділити роботу І. Гурлянда (1900 р.) [6], яка була першою спробою систематизувати поштово-дорожню службу, зокрема й розвиток шляхів сполучення, на основі різноманітних історичних джерел.

У радянський період темі транспорту й сухопутних шляхів сполучення також не приділяли достатньої уваги. Більшість праць, які супроводжувалися досить розлогою історичною довідкою, було написано в другій половині XX ст. Серед них варто вказати праці О. Кудрявцева [9] та В. Бабкова [2].

В російській історіографії пострадянського періоду техніці дорожнього будівництва присвячено низку робіт, зокрема, колективну роботу «Дороги России» під редакцією А. А. Надєжко [7], дослідження І. М. Ліхорадової [11] та ін.

Становлення шляхів сполучення на теренах Слобідської України зумовлено природно-географічними умовами Східної України, а саме – властивостями природних (фізико-географічних, природно-кліматичних, ландшафтних) зон, до яких вона належить – лісостепу й степу, а також гідрографічною мережею Східної України, яку формують річки Сіверський Донець – найбільша права притока Дону; Ворскла, Сейм і Псел – ліві притоки Дніпра. Дороги переважно зосереджені між указаними річками та їхніми притоками, тобто проходили по вододілах. Водна мережа раніше була одним із головних чинників, який впливав на функціонування сухопутних шляхів.

Система сполучення наприкінці XVIII ст. формувалася на основі шляхів попередньої доби, зокрема й під впливом кочових народів. Внаслідок освоєння Дикого Поля і появи осілого населення почала складатися нова система, але не відразу. Татарськими шляхами та сакмами користувалися вже нові українські поселенці, бо мережа шляхів залишалася досить зручною. Степові шляхи й сакми використовували чумаки [10].

У XVIII ст. першими картографічними матеріалами, де було позначено шляхи сполучення, які сформувало осіле населення, були карти Деліля (1724–1729 рр.). Ці мапи досить умовні й неточні, але вони показують принцип сполучення, за яким шляхи йшли від міста до міста вздовж річок, з якими дуже рідко перетиналися. В більшості місць перетину позначено мости чи броди.

Варто зазначити, що території України, зокрема Слобожанщини, присвячено кілька карт, але не на всіх позначено шляхи. На деяких мапах орієнтація шляхів іде з південного заходу на північний схід [33] (Гетьманщина), на інших – з північного сходу на південь [32] (Слобожанщина). Це підтверджує, що шляхи степовиків існували поряд з шляхами осілих мешканців.

Карти Деліля свідчать про те, що система сполучення лише розпочинала формуватися, з'являлися перші її контури. Подальші картографічні матеріали, де віддзеркалено шляхи, походять з другої половини XVIII ст. Так, на Поштової карті Російської імперії 1760 р., позначено поштові шляхи [16]. Судячи з цієї карти, на території Слобідської України поштових шляхів у цей час фактично не було – дорога, яка йшла з Москви, закінчувалася в м. Білгород. Інша дорога йшла північніше через міста: Москва, Тула, Мценськ, Орель, Кромі, Сівськ, Глухів, Королів, Батурин, Борзна, Ніжин, Козельськ, Київ. Тобто, на середину XVIII ст. шляхи сполучення, що функціонували на Слобідській Україні, ще не входили до торгівельної системи Російської імперії.

Вважається, що транспортна мережа остаточно сформувалася в кінці XVIII ст. Про це свідчать карти-плани Генерального межування. Це масове, комплексне картографічне джерело (карти та економічні примітки). Основним завданням Генерального межування було встановити справжнє землеволодіння на 1765 р. в Російській імперії [12, с. 16–17]. Існує декілька «рівнів» межевої документації. Кожен має як картографічні, так і описові матеріали, що дає змогу проводити якісні узагальнення та аналіз [5]. Матеріали цього джерела віддзеркалюють економічну ситуацію на той час майже в усіх губерніях Російської імперії.

Харківське намісництво розмежовувалося протягом 1769–1788 рр., хоча остаточно економічні примітки були готові лише 1791 р. [12, с. 136–138]. Більшість робіт виконано протягом 1783–1785 рр., в них указано умовні знаки, а також назви географічних об'єктів і населених пунктів. Це також стосується фіксації шляхів сполучення.

Наприкінці XVIII ст. місцева мережа доріг була багаторівневою. Виокремлювалися дороги губернського та повітового значення. Ця система об'єднувала населені пункти. Залежно від цього надавалося значення дорогам. Тобто, існували «Большие дороги», які з'єднували повітові й губернські міста і внаслідок цього отримували назву, наприклад, «Большая дорога на Харьков» або «Большая дорога из города Лебедина в город Сумы» [24]. Дороги повітового значення з'єднували села, хутори, слободи, вони не мали конкретних назв і на картах Генерального межування позначалися як «проселочные», тобто польові.

«Большие дороги» не рівномірно пролягали по Слобожанщині. Помітно гущішою система була на північному заході регіону. Це можна пояснити тим, що там більше міст, насамперед повітових. Повітові міста сполучалися дорогами й також там пролягали «Большие» або «Столбовые» дороги до інших губернських центрів, наприклад до Білгорода.

Варто зазначити, що ці дороги використовувалися сезонно, що було зумовлено кліматичними особливостями

регіону. Взимку гужові дороги були зручніші, бо використовувалася санный транспорт. Це давало змогу перевозити важчі вантажі, ніж на возах, і на 30–50 % збільшувало швидкість проїзду [8, с. 116]. Влітку сухопутні дороги залежали від опадів, насамперед дощу, що могло на деякий час призупинити пересування.

Якість ґрунтових доріг залежить від складу ґрунту. Найменш якісними є глиняні та піщані дороги. Глиняна дорога під час дощу розмивається, а на піщаній можна пробуксовувати та застрягнути. Тобто, обидві стають непридатними. Оптимальний склад для гужових доріг: 7–15 % глини, 20–40 % пилу, все інше – пісок [31, с. 131]. Оскільки на Слобожанщині переважають чорноземи, навіть невеликі опади розладнували шляхи. Проте, якщо брати до уваги дані, наведені в «Описі Харківського намісництва» кінця XVIII ст., то літне бездощів'я могло тривати з червня до листопада [13, с. 28]. Тому в ці місяці шляхи могли функціонувати повноцінно. Сезонні паводки, які найчастіше бувають навесні (річки розкриваються переважно в березні, рідше – в лютому та квітні) [13, с. 28], призводили до тимчасової непридатності гужових доріг.

На появу та формування системи сполучення в східному регіоні України впливали не тільки природно-географічні чинники. Важливими були також густота населення й економічний розвиток регіону. Активне заселення Слобожанщини розпочалося з другої половини XVII ст. Характерно, що воно відбувалося з заходу на схід та південний схід. Лісостепову зону заселяли інтенсивніше, бо цьому сприяли природні умови, одна з передумов господарського освоєння. Важливу роль відіграла й побудова оборонних ліній, яка дала змогу використовувати вигоди лісостепової природно-географічної зони і зробила проживання безпечнішим. У 30-х рр. XVIII ст. побудовано Українську оборонну лінію, останню подібну споруду Східної України [3, с. 60].

Адміністративні реформи Російської імперії у XVIII ст., які проводилися в східному регіоні України, не враховуючи етно-соціальних чинників, мали ще низку особливостей. Згідно з губернською реформою 1775 р., імперію було поділено на губернії з населенням по 300–400 тис. осіб, дві губернії об'єднувалися в намісництво на чолі з намісником або генерал-губернатором, кордони визначалися виключно формально. Самі губернії поділялися на повіти, в складі яких мало бути по 20–30 тис. осіб [4, с. 74]. Отже, під час визначення меж губерній етнічного складу до уваги не брали. Подальші адміністративні перетворення були подібними. Цей факт є визначальним у дослідженні становлення шляхів на території Слобідської України. Адже саме створення Харківського намісництва централізувало сухопутну систему сполучення. Тому з будь-якого села чи хутора можна було потрапити спочатку до повітового центру, а вже звідти до губернського – Харкова.

Українці досить швидко облаштувалися на Слобожанщині, попри напади татар. Свідченням цього є розвиток сільського господарства, ремесел, мануфактур, торгівлі. Як зазначає Д. І. Багалій, господарче освоєння Слобідської України залежало від матеріальної культури, яку українці принесли з Задніпрянщини, і природно-географічних та історичних умов, які склалися вже на Слобожанщині [3].

Нову систему сполучення було орієнтовано на населені пункти. Так, польові дороги, окрім того, що поєднували села, задовольняли власні господарчі потреби. Про це свідчить те, що дороги вели до полів або проходили через поля поза межами поселень. Також польові дороги сходилися до

водяних млинів (у той час вони слугували мостами) [17–29]. Ці шляхи використовувались і для торгівлі: селяни їздили до повітових містечок на щотижневі торжки. За даними А. Г. Слюсарського, на Слобожанщині в середині XVIII ст. було понад 120 річних ярмарок [30, с. 353].

Особливо багато дороги значили для економічного зростання повітових містечок на перехресті «Больших дорог». Дослідниця М. А. Панфьорова стверджувала, що важливими ставали міста, і саме з розвитком цих міст з'являлися нові биті шляхи. А сама торгівля відбувалася у формі ярмарків і торжків [14, с. 140–141].

Яскравим прикладом перетворення повітового містечка на головний економічний центр Слобожанщини став і сам Харків, який у XVIII ст. стояв на перехресті шляхів. Тепер усі дороги було орієнтовано на цей центр. Харків поступово ставав не лише регіональним, але й загальнодержавним центром торгівлі. Сюди привозили сільськогосподарські, ремісничі, а пізніше й промислові товари. Реалізовували товарну продукцію на щотижневих торжках і ярмарках (великих, середніх та малих). Великі ярмарки в Харкові відбувалися чотири рази на рік – Хрещенська (20 днів), Троїцька (15 днів), Успенська (20 днів) та Покровська (20 днів). Крім того, Харків став міжнародним торговельним транзитним містом. До міста привозилися товари зі Стамбула, Гданська, Бреслава, Лейпцига. Іноді ці товари везли далі до Москви та Петербурга. Особливо зросла транзитна роль Харкова після анексії Кримського півострова наприкінці XVIII ст. [30, с. 353–356].

Отже, поява нової системи сполучення на Слобожанщині у XVIII ст. пов'язана з тим, що на цих землях освоювалися українці. Але водночас, спираючись на доробок попередників і архівні матеріали, вдалося встановити, що завдяки розвитку мережі шляхів відбулося інтенсивне господарське освоєння нових українських земель. А саме, розвиток транспортної мережі сприяв економічному становленню провідних центрів Слобідської України, насамперед міста Харкова.

1. Атлас Российской Империи, 1792 г.: [Электронный ресурс]. – Режим доступу: <http://kartolog.ru/2009/07/atlas-rossijskoj-imperii-1792-gl/>.
2. Бабков В. Ф. Развитие техники дорожного строительства / Бабков В. Ф. – М.: Транспорт, 1988. – 272 с.
3. Багалій Д. І. Історія Слобідської України / Багалій Д. І. – Харків: Основа, 1993. – 256 с.
4. Байгузин Р. Н. Административные реформы в России: История и современность / Байгузин Р. Н. – М., 2006. – 645 с.
5. Голубинский А. А. Итоговые материалы Генерального межевания: о возможностях обобщения и анализа / А. А. Голубинский, Д. А. Хитров, Д. А. Черненко // Вестник Моск. ун-та. – Сер. 8. История. – 2011. – № 3. – С. 35–51.
6. Гурлянд И. Я. Ямская гоньба в Московском государстве до конца XVII века / Гурлянд И. Я. – Ярославль: Тип. Губернского Правления, 1900. – 339 с.
7. Дороги России / Под. ред. А. А. Надежко. – М.: КРУК, 1996. – 408 с.
8. Дулов А. В. Географическая среда и история России конец XV – середина XIX в. / Дулов А. В. – М.: Наука, 1983. – 256 с.
9. Кудрявцев А. С. Очерки истории дорожного строительства в СССР (дооктябрьский период) / Кудрявцев А. С. – М.: Дориздат, 1951. – 332 с.
10. Лазуренко В. М. Каравани українського степу: наук.-попул. вид. / В. М. Лазуренко, Ю. М. Вовкотруб. – Черкаси: Ваш дім, 2004. – 92 с.
11. Лихорадова И. Н. История дорожного строительства на территории Воронежского края / И. Н. Лихорадова, В. П. Подольский. – Воронеж: Изд-во Воронеж. гос. ун-та, 2006. – 176 с.
12. Милов Л. В. Исследование об «экономических примечаниях» к Генеральному межеванию (к истории русского крестьянства и сельского хозяйства второй половины XVIII в.) / Милов Л. В. – М.: Изд-во Московского университета, 1965. – 311 с.
13. Описи Харківського намісництва кінця XVIII ст.: Описово-статистичні джерела / Упоряд. В. О. Пірко, О. І. Гуржій; Редкол.



П. С. Сохань (відп. ред.) та ін. — К.: Наукова думка, 1991. — 222 с.  
 14. Панфьорова М. А. Південно-Східна Україна наприкінці XVIII ст. — в першій половині XIX ст. / Панфьорова М. А. — Донецьк: Юго-восток, 2004. — 185 с.  
 15. Постников А. В. Методы изучения и использования старых географических карт / А. В. Постников // Взаимодействие общества и природы в процессе общественной эволюции. — М.: Типография Министерства культуры СССР, 1981. — С. 49–69.  
 16. Российский государственный архив древних актов, г. Москва (РГАДА). — Ф. 192, оп. 1, д. 3. 17. РГАДА. — Ф. 1356, оп. 1, д. 6311.  
 18. РГАДА. — Ф. 1356, оп. 1, д. 6319. 19. РГАДА. — Ф. 1356, оп. 1, д. 6327. 20. РГАДА. — Ф. 1356, оп. 1, д. 6339. 21. РГАДА. — Ф. 1356, оп. 1, д. 6340. 22. РГАДА. — Ф. 1356, оп. 1, д. 6341. 23. РГАДА. — Ф. 1356, оп. 1, д. 6346. 24. РГАДА. — Ф. 1356, оп. 1, д. 6351. 25. РГАДА. — Ф. 1356, оп. 1, д. 6357. 26. РГАДА. — Ф. 1356, оп. 1,

д. 6371. 27. РГАДА. — Ф. 1356, оп. 1, д. 6372. 28. РГАДА. — Ф. 1356, оп. 1, д. 6390. 29. РГАДА. — Ф. 1356, оп. 1, д. 6395. 30. Слюсарский А. Г. Социально-экономическое развитие Слобожанщины XVII–XVIII вв. / Слюсарский А. Г. — Харьков: Харьковское книжное изд-во, 1964. — 460 с. 31. Сумгин М. И. Дорожная климатология / М. И. Сумгин. С. Л. Бастамов. — М.; Л.: Б. и., 1935. — 148 с. 32. Partiedel'Ukraine 1724–1729: [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003172w/f1.zoom.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle.langEN>. 33. Poroguisdu Dneprau-dessusde Kamenosaton 1724–1729: [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003129z/f1.zoom.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle>.

УДК 140.8 А.Радивилівський

Володимир Співак

### «Вольность» як морально-філософська та політико-правова категорія у повчаннях Антонія Радивилівського

У статті досліджується тлумачення категорії «вольность» у проповідницькій спадщині Антонія Радивилівського. Робиться висновок про те, що дана категорія тлумачиться проповідником у двох аспектах: морально-антропологічному — як особиста природна свобода дарована Богом; як соціально-правова цінність, що здобувається та обороняється власними зусиллями. Обидва аспекти створюють образ вольності як найвищого блага, що має божественне походження й християнської чесноти та має оборонятися всіма засобами.

**Ключові слова:** українська філософія, морально-етична думка, українське проповідництво, українське бароко, вольность.

*The interpretation of the category «liberty» in the preach heritage of Anthony Radyvylivskyi is done. The author comes to conclusion that this category was interpreted by the preacher in two ways: in moral-anthropological as natural personal freedom granted by God and as a social and legal value, purchased and defending their own efforts. Both aspects make category «liberty» as the highest good of divine origin and Christian virtues that should be defend by all means.*

**Keywords:** Ukrainian Philosophy, Moral-Ethic Idea, Ukrainian Sermon, The Ukrainian Baroque, Liberty.

Людина неухильно змушена вибудовувати стосунки з «Іншим» у межах бінарних опозицій: «Я — Ти», «Ми — Вони» тощо. У цих стосунках стихійно чи свідомо встановлюються певні «правила гри», роль яких відіграють норми суспільної моралі та права, санкціоновані звичаєм (чи звичкою), та державою. До того ж, ці правила часто «освячуються» традицією чи (та) релігійними приписами, а також інтелектуальним обґрунтуванням у вигляді філософсько-правових і морально-етичних вчень, що представляють собою вагому складову «офіційного», «горішнього» рівня суспільної моралі. Цей генетичний зв'язок моралі, права, традиції, релігії та філософії і дотепер залишається актуальним.

У переламні періоди історії, коли традиційні соціальні порядки та норми поведінки під впливом нових ідей чи реалій існування зазнавали змін, поставала природна необхідність раціонального переосмислення цих «правил життя», що здійснювалось, принагідно, разом з іншими видами інтелектуальної діяльності чи в рамках певних «програм». Програм не обов'язково свідомих, оскільки часто такі «програми», нібито створювані «близьким» колом мислителів певної «школи», фіксувалися лише у працях майбутніх дослідників, як, наприклад, концепт Середньовіччя, «програми» Відродження, Просвітництва чи Могиллянських реформ, які були осмислені лише згодом та стали, здебільшого, інтелектуальними побудовами самих дослідників творчості інтелектуалів минулого. Самі ж «творці» та послідовники цих «програм» навряд чи усвідомлювали «парадигматичність» чи «програмність» власної творчості на рівні, більшому за ідентифікацію з певною традицією, визнання своїх вчителів (реальних і уявних) та близькості до кола однодумців, а

також — протиставлення себе опонентам при вирішенні тих чи інших нагальних проблем.

У процесі такої «переоцінки цінностей» відбувається реанімація раніше існуючих норм та ідеалів, надання їм нового звучання, пристосування до нагальних умов життя або (та) осмислення явищ чи правил поведінки, що нещодавно утвердилися в суспільстві. У цьому руслі йде вироблення й обґрунтування відповідного кодексу настанов, які б узгоджувалися, як з реальним станом речей, так і з «офіційними» уявленнями про належне (благо). Під останніми ми розуміємо загальноприйняті в богослов'ї, філософії, освітньому просторі та в суспільній свідомості морально-етичні цінності. Вони є більш стійкими та інертнішими, ніж «неписані правила» життя, що спираються на безпосередній досвід та «здоровий» глузд. Але, незважаючи на те, що «буденні правила» часто йдуть у розріз із нормами, що офіційно сповідаються суспільством, саме «життєвській мудрості», а не високим ідеалам нерідко надається перевага при виробленні стратегій поведінки в повсякденному житті.

Тож, у чергову «епоху змін» інтелектуальні пошуки в морально-етичній галузі, як правило, диктувалися намаганням віднайти «золоту середину» та зменшити (якщо не подолати) розрив між «буденними правилами життя» та уявленнями про належний порядок у суспільстві. При цьому сакралізувалося, але стало «необов'язковим» (без прямого наголошення на цьому) все, що є бажаним з моральної точки зору, але «нездійсненним» у реаліях життя (недоступним для досягнення загалом). Ці положення ставали вищим ідеалом, своєрідною недосяжною «досконалістю», властивою небагатьом праведникам, котрі служать моральним орієнтиром та прикладом, але рівня яких не обов'язково